HART NIBBRIG & GREEVE N.V.
's GRAVENHAGE
Parkstr. 91a - Tel. 116078*

DKW FRONT

spart mehr als er kostet





Die DKW-Frontparade

„Schon wieder ein DKW!" Wenn Sie heute den Verkehr auf einer stark befahrenen Auto-Straße — ganz gleich wo es auch sei — an sich vorüberziehen lassen, so wird Ihnen nach kurzer Zeit schon auffallen, wie häufig die DKW-Frontwagen im Straßenbild wiederkehren. Unwillkürlich werden auch Sie immer wieder zu dem Ruf veranlaßt: „Schon wieder ein DKW!"
Nun werden Sie aufmerksam, sehen sich die einzelnen Modelle dieser hübschen DKW-Wagen näher an; Beobachtungen, die sich anfangs nur im Unterbewußtsein einnisteten, nehmen klare Formen an, und es zeigt sich Ihnen

der Wagen, den Sie sich wünschen!

Sie wünschen sich natürlich insbesondere einen Wagen, der Ihnen schon äußerlich seiner ganzen Linie und Form nach gefällt —

und Sie finden in den eleganten und schnittigen Modellen der DKW-Frontwagen die Erfüllung dieses Wunsches. Überall im Straßenverkehr und an den Parkplätzen fallen die DKW-Wagen aus der Reihe der anderen Kraftfahrzeuge durch ihre zweckmäßige Schönheit auf. Wer einen solchen Wagen besitzt, kann sich wirklich überall sehen lassen.

Ihr Wagen soll bequem und geräumig sein —

nun, im DKW-Front finden vier Personen reichlich Raum und selbst auf langer Fahrt jede gewünschte Bequemlichkeit; auch für Gepäck ist überraschend viel Platz vorhanden. DKW-Frontwagen haben einen Radstand von 2,6 m und sind damit weit geräumiger als andere Wagen ihrer Preisklasse.

Sie wollen schnell vorankommen —

und sehen im DKW-Front alle Ihre Erwartungen weit übertroffen. Das Anzugsmoment dieser Wagen ist ungewöhnlich gut, immer schießen sie als Erste aus einer haltenden Wagenreihe hervor, gefahrlos nehmen sie Kurven in hohem Tempo — sie haben ja Frontantrieb und Einzelrad-Federung — Berge meistern sie wie sonst nur weit größere Wagen, und auch Schlaglöcher zwingen nicht zur wesentlichen Herabsetzung der Geschwindigkeit. So kommen DKW-Frontwagen auch auf schwierigen Geländestrecken auf einen Reisedurchschnitt, wie er sonst von Wagen ihrer Klasse nicht erreicht wird.

Sicherheit ist eine selbstverständliche Forderung, die Sie an Ihren Wagen stellen —

und Sie können nicht sicherer fahren als im DKW-Front. Rutschasphalt birgt für ihn keine Gefahr, ohne Verminderung des Tempos führt Sie der Frontantrieb sicher über nasse und glatte Straßen. Auch die Kurve hat ihre Schrecken verloren, hier liegt einer der ganz besonderen Vorteile des Frontantriebs. Ein weiteres wichtiges Moment der Sicherheit beim DKW-Front ist die DKW-Spezialkarosserie, eine selbsttragende Sperrholzkarosserie, deren Festigkeit weit höher ist als diejenige der sonst bei Wagen dieser Preisklasse verwendeten Blechkarosserien. In dieser DKW-Spezialkarosserie sind alle Wageninsassen nicht nur denkbar bequem untergebracht, sondern selbst gegen Gefahren wohl geborgen.

Viel Zeit und Geld zur Pflege Ihres Wagens haben Sie nicht übrig —

das braucht der DKW-Front auch nicht, auch hier bietet die DKW-Spezialkarosserie durch ihre Anspruchslosigkeit in der Pflege wieder besondere Vorteile. Man kann den Wagen tage- und nächtelang in Wind und Wetter im Freien stehen lassen, ja, viele DKW-Besitzer sparen sogar die Kosten für die Garage und stellen ihren Wagen nur im Hof oder im Garten unter.

Fahrkomfort schätzen Sie besonders —

und finden ihn in vollem Maße in Ihrem DKW-Front. Bequem wie in Klubsesseln sitzen in ihm Fahrer und Mitfahrer, jeder Insasse hat genügend Raum, reichlich Gepäck kann bequem in dem Gepäckraum untergebracht werden und stört so nicht die Bequemlichkeit im Wageninnern. Die Einzelradfederung, die tiefe Schwerpunktlage lassen Sie selbst die holprigste Straße kaum spüren. So frisch wie Sie wegfahren, kommen Sie im DKW-Front auch nach langer Fahrt am Ziele an.

Selbstverständlich wollen Sie billig fahren —

und hier wird Ihnen Ihr DKW-Front die angenehmste Überraschung bieten, denn er ist ohne Zweifel der wirtschaftlichste Wagen der Welt. Sein Verbrauch an Kraftstoff beträgt nur etwa 6 Liter für 100 km (bei einem Fahrdurchschnitt von etwa 50 km/st in mittlerem Gelände gemessen), das macht etwa RM 2.40 bis RM 2.80 auf 100 km, also bei vier Personen nur 60 bis 70 Pfennig pro Person, kaum viel mehr als man sich bei einem 100-km-Marsch an Schuhsohlen abläuft!

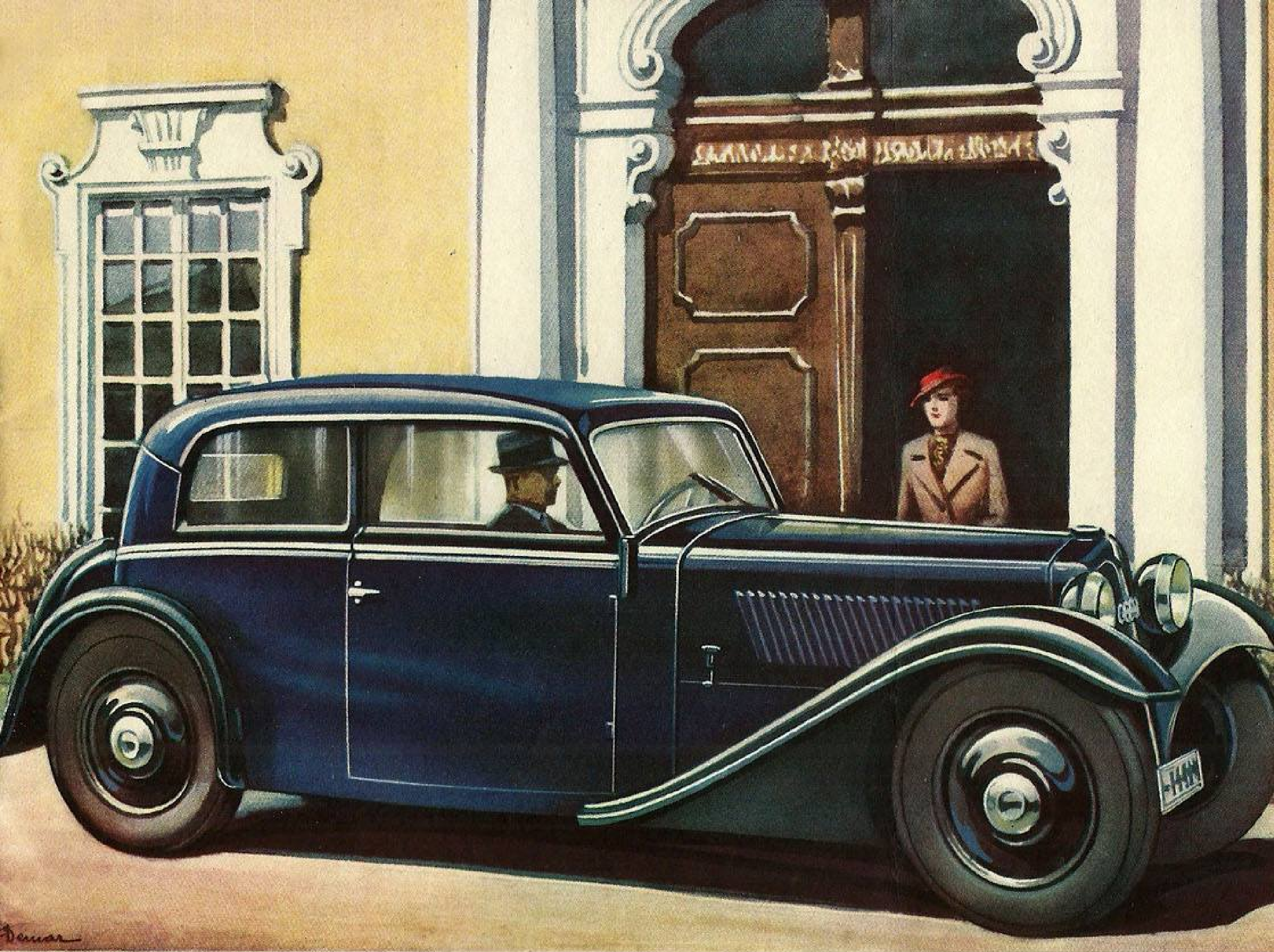
Selbstverständlich soll Ihr Wagen auch möglichst wenig kosten —

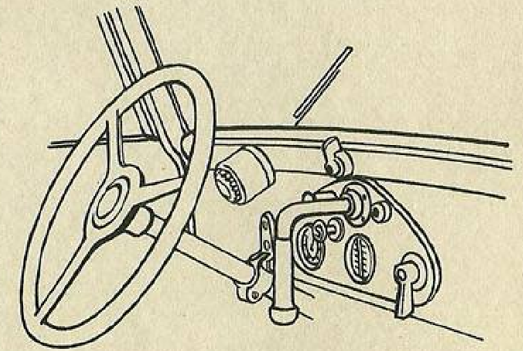
wie DKW-Front diesen großen und wichtigen Wunsch erfüllt, das können Sie aus der DKW-Preisliste ersehen, die Sie bei jedem DKW-Händler ganz unverbindlich für Sie erhalten.

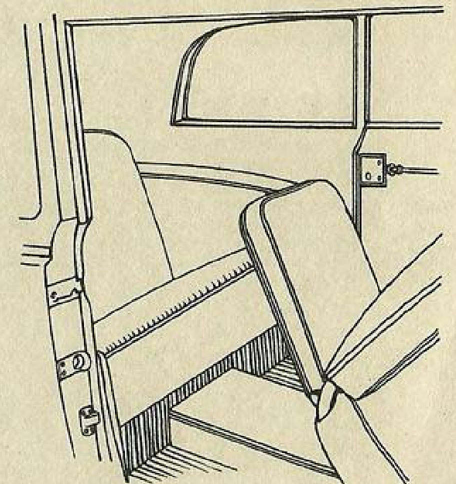
Nehmen Sie nun die DKW-Frontparade ab, die auf den nächsten Seiten vor Ihnen aufmarschiert. Sie finden dort alle interessanten Einzelheiten über die verschiedenen Modelle der DKW-Frontwagen. Sie finden sicher darunter auch Ihren Wagen,

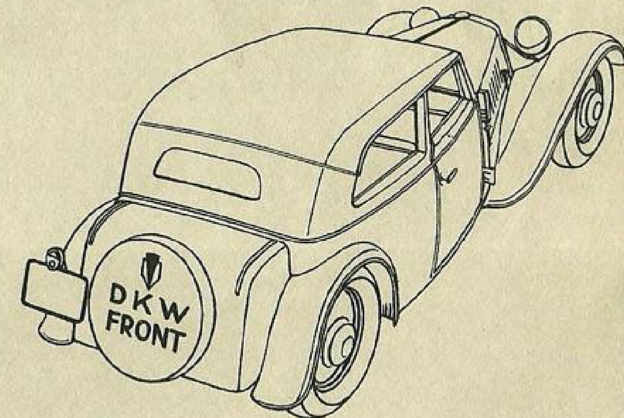
den DKW-Front,

den Wagen, der die Auto-Welt umwälzte!



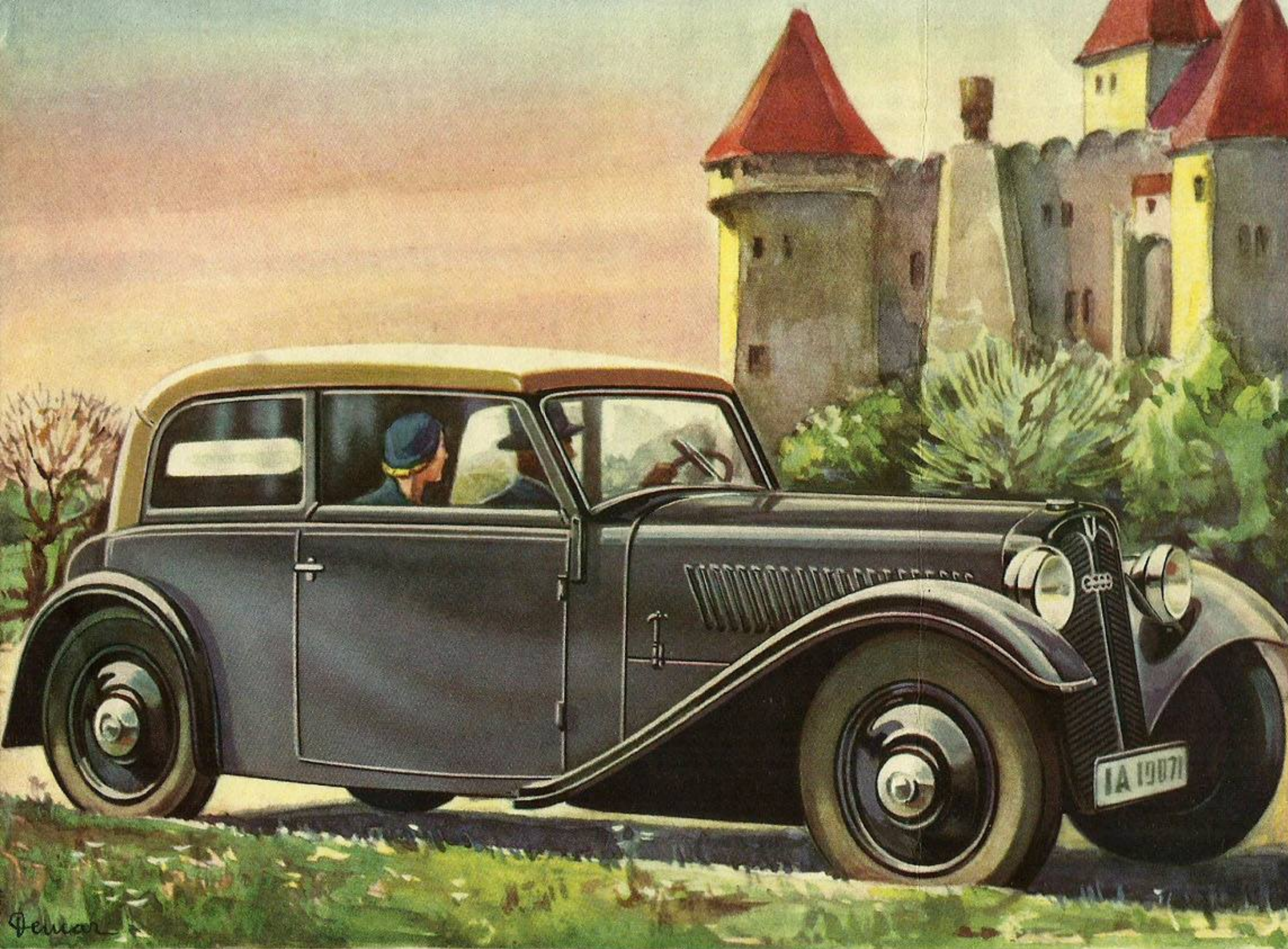


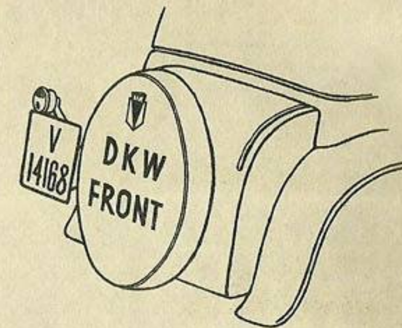


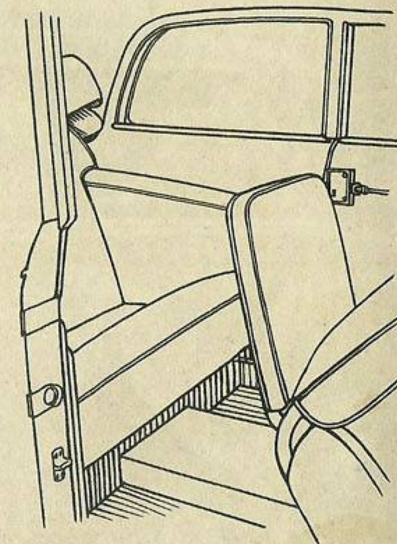


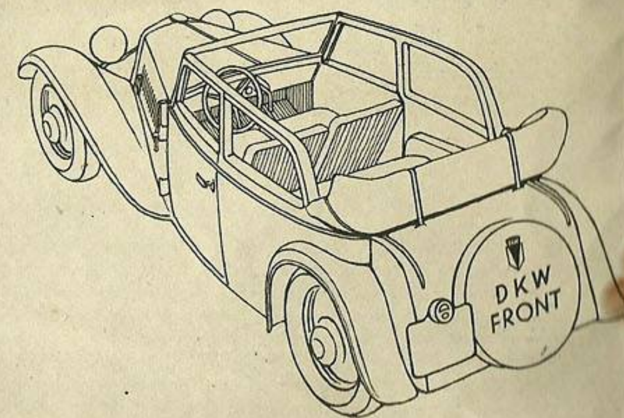
Die DKW-Front-Limousine

Ein wirklich schöner Wagen, schnittig und elegant in Form und Linie, dabei von respektabler Größe - 2,60 m Radstand und 1,10 m Spur. Beim Öffnen seiner großen Türen finden Sie vier gut gepolsterte, bequeme Sitze, auf denen vier erwachsene Personen reichlich Platz haben; dazu kommt noch ein sehr geräumiger Kofferraum. Der Zweizylinder-Zweitakt-Hochleistungsmotor mit Umkehrspülung, Patent Schnürle, - 18 Brems-PS - gibt dem Wagen eine Geschwindigkeit von rund 80 km, bei einem Reisedurchschnitt bis zu 60 km/st mit größter Fahrsicherheit - dank Frontantrieb und Einzelradfederung. Der Schalthebel am Armaturenbrett liegt bequem griffbereit. Große Scheinwerfer sorgen für sicheres Fahren bei Nacht. Winker, Scheibenwischer, Tachometer mit Kilometerzähler und Benzinuhr sind natürlich auch da, dazu als weitere Annehmlichkeiten Rückspiegel und Deckenlampe. Kraftstoffverbrauch nur etwa 6 Liter auf 100 km. Alles in allem - die Limousine für anspruchsvolle Menschen, die um wenig Geld einen vollwertigen wirklich sparsamen Kraftwagen erstehen und fahren wollen.



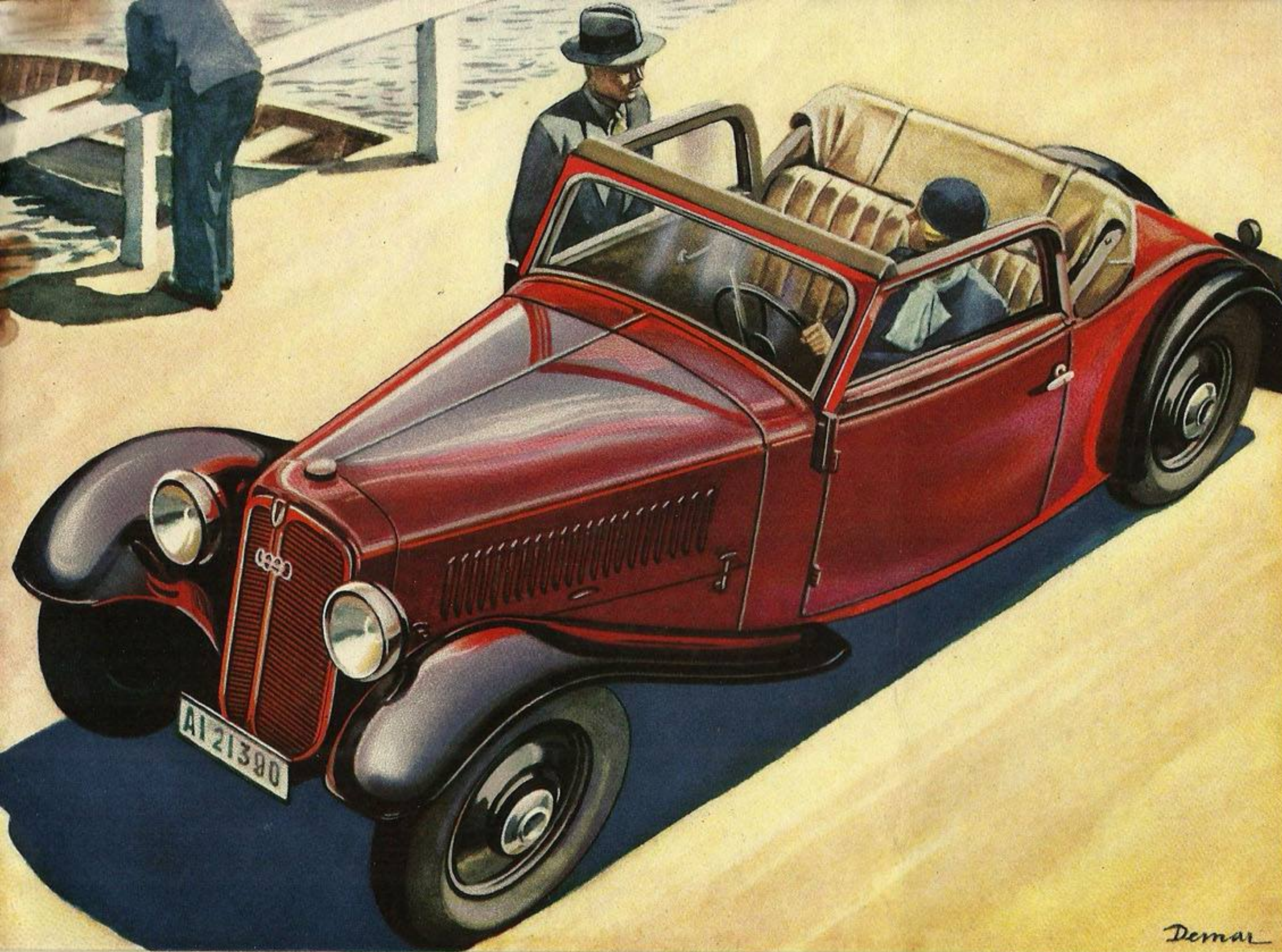


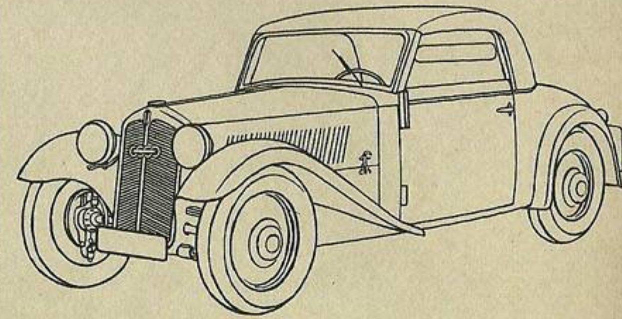


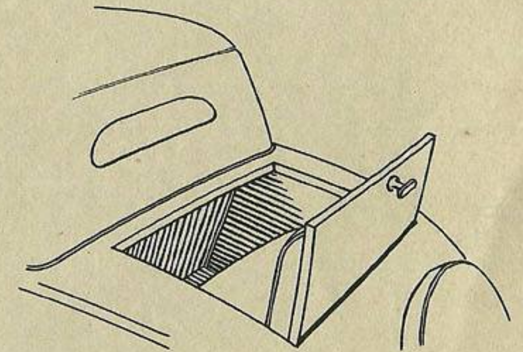


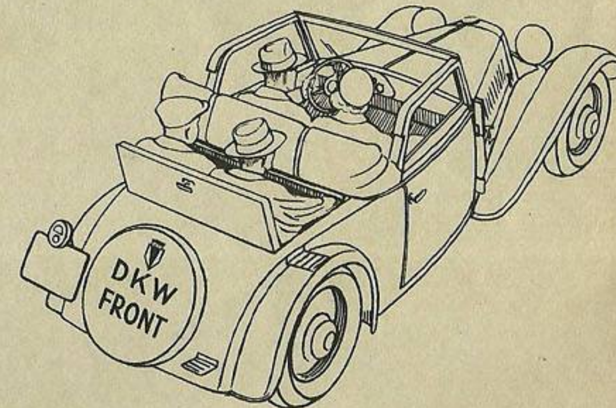
Die DKW-Front-Cabrio-Limousine, Typ „Reichsklasse"

Die Limousine mit den Annehmlichkeiten des offenen Wagens. Mit wenigen Handgriffen klappen Sie das Verdeck zurück, wobei die Seitenwände stehen bleiben, sodaß Sie bei hochgekurbelten Fenstern Luft und Sonne genießen können, ohne daß Staub und Wind Sie belästigen. Auch dieser Wagen hat die Größe, die elegante Schönheit, den Motor und die einzigartigen Fahreigenschaften der DKW-Front-Limousine — ca. 80 km Höchstgeschwindigkeit, ca. 60 km Reisedurchschnitt, unbedingte Fahrsicherheit und dabei den minimalen Verbrauch von nur etwa 6 Liter Kraftstoff auf 100 km. Auch er bietet auf bequemen Sitzen vier Personen reichlich Platz und hat einen geräumigen Kofferraum. Ebenso ist natürlich auch die Cabrio-Limousine mit denselben Annehmlichkeiten — Scheibenwischer usw. — ausgestattet wie die Front-Limousine. Sie könnten sich um so wenig Geld keinen schöneren und leistungsstärkeren Allwetter-Wagen wünschen als die DKW-Front-„Reichsklasse".



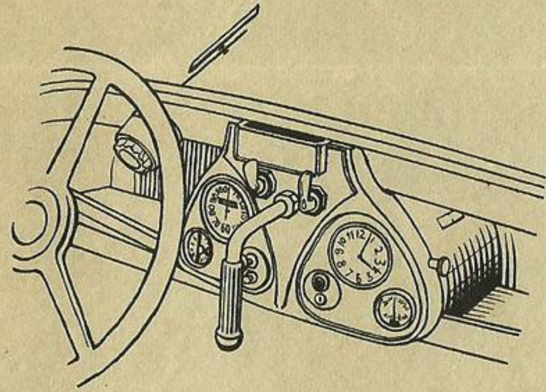


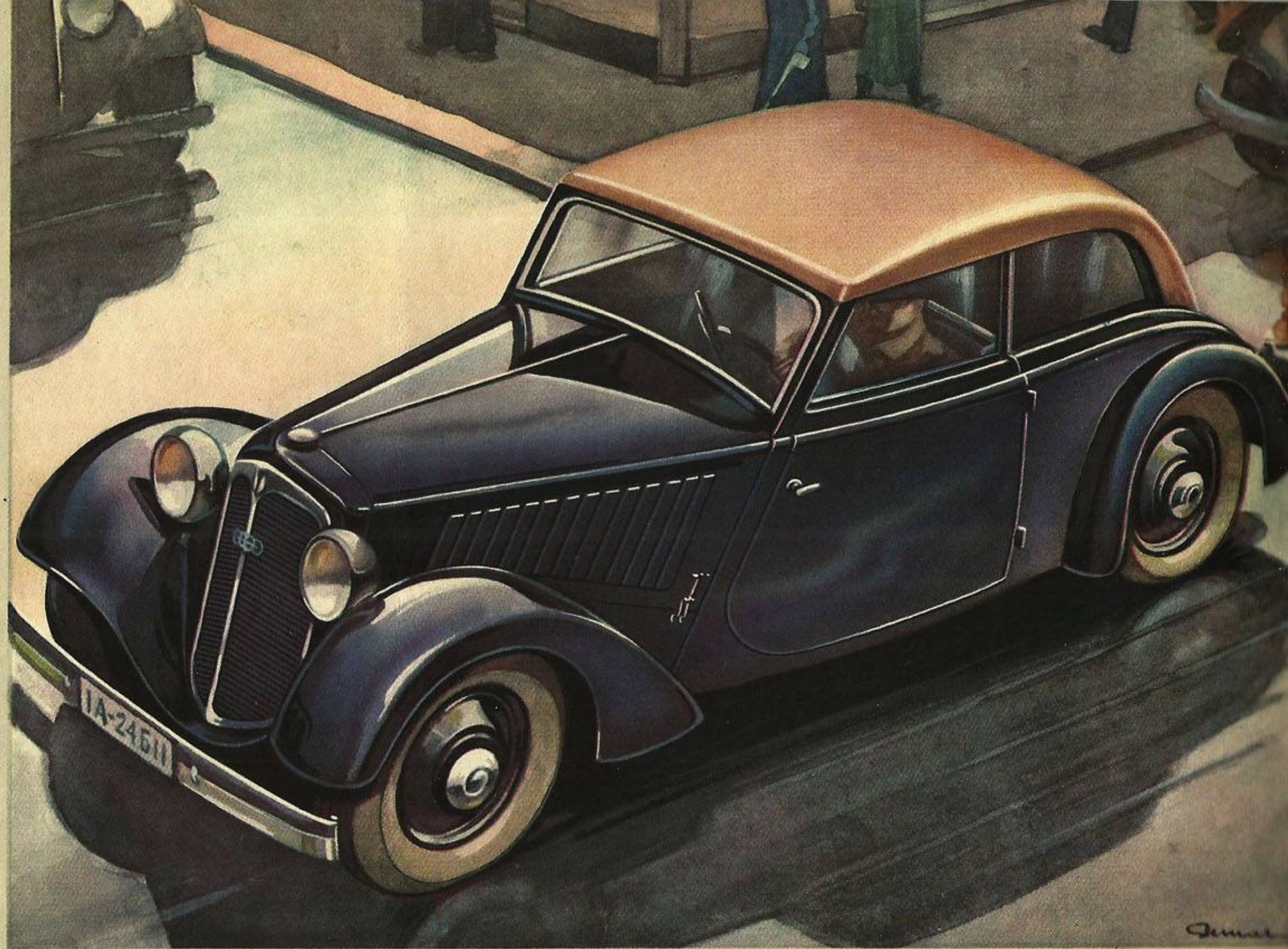


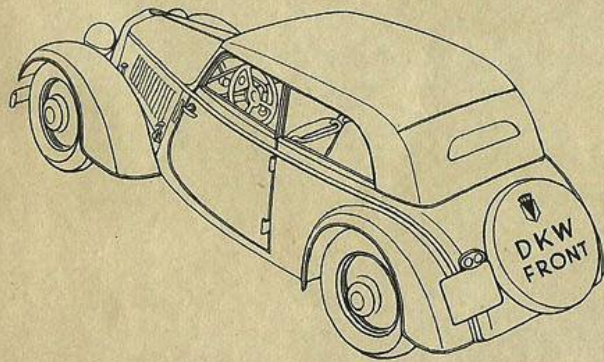


Der DKW-Front-Zweisitzer

Der elegante und wirtschaftliche Wagen für Menschen, die gerne allein zu zweit fahren. Auch ihn zeichnet die Formenschönheit der DKW-Front aus, er hat die Schnelligkeit, Fahrsicherheit und Sparsamkeit der neuen DKW-Modelle; nur daß er den etwas stärkeren Motor - 20 PS - besitzt, der ihm eine Höchstgeschwindigkeit bis zu etwa 85 km gibt und dazu noch mit dem sparenden Freilauf ausgestattet ist. Auf seinen 2 bequemen Sitzen ruht es sich wie in Klubsesseln, und ist es erwünscht, so finden zwei weitere Personen gut und reichlich Platz auf den hinteren Sitzen, die „Not"-Sitze nur dem Namen nach sind. Sie können diesen Zweisitzer geschlossen und offen fahren und genießen Luft und Sonne, ohne daß Staub und Wind Sie belästigen. Auch er hat die selbsttragende Spezial-Sperrholzkarosserie, die leichte Karosserie mit der weit höheren Festigkeit, die alle DKW-Front-Wagen auszeichnet. Für Menschen, die gerne allein oder zu zweit fahren, ist es der Wagen, der sie sparsam, schnell und sicher überall hinbringt, der in seinem Heckraum überraschend viel Gepäck, oder das Zelt, das Paddelboot, das Grammophon zu bergen vermag.







Die DKW-Meisterklasse

Der rassige, wirklich elegante größere DKW-Frontantrieb, der sich durch seine auffallende Schönheit viele Tausende von Freunden erworben hat. Auto-Käufer, die auf erhöhte Repräsentation Wert legen, sind begeistert von dieser „Meisterklasse". Sie hat den etwas stärkeren Motor - 20 PS - eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 85 km. Auch mit diesem Wagen können Sie einen ganz enormen Reisedurchschnitt erzielen bei der gleichen unglaublichen Fahrsicherheit und Sparsamkeit, die alle DKW-Front-Typen auszeichnen. Die vier Sitze der Meisterklasse sind besonders bequem, der große, eingebaute Kofferraum ist vom Wageninnern zugänglich. Besonders wird Ihnen noch das neuartige, luxuriöse Armaturenbrett gefallen, welches übersichtlich Tachometer mit Kilometerzähler, Benzinuhr, Zeituhr, Ampèremeter, Schalthebel usw. in sich vereinigt und rechts wie links noch zwei geräumige Behälter für Handschuhe, Karten etc. besitzt. Die Meisterklasse ist – wie schon ihr Name sagt – ein Meisterstück der deutschen Automobiltechnik, ein Wagen, der seinem Besitzer mit jedem Fahrtkilometer mehr Freude macht.

Warum unbedingt Zweitakt-Motor?

Man muß keineswegs ein gelernter Techniker sein, um die unleugbaren Vorteile des Zweitaktmotors, besonders für den kleineren und leichten Wagen, zu erkennen und zu schätzen. Die Vorzüge des Zweitaktmotors sind so offenkundig, daß sie jedem Kraftfahrer sofort einleuchten, und wer einmal selbst einen Wagen mit Zweitaktmotor gefahren hat, wird ein begeisterter Prophet dieses Konstruktionsprinzips sein.

Der Unterschied zwischen Vier- und Zweitaktmotoren liegt zunächst darin, daß beim Viertaktmotor die Steuerung des Gases durch Ventile, beim Zweitaktmotor durch Kanäle erfolgt. Bei einem Einzylinder-Viertaktmotor sind 25 bewegliche Einzelteile wie Ventile, Federn, Kipphebel, Stoßstangen, Nockenwelle und Zahnräder notwendig, während der Zweitaktmotor nur 3 bewegliche Teile, nämlich Pleuelstange, Kolben und Kurbelwelle besitzt. Der ganze Aufbau des Zweitaktmotors ist also außerordentlich einfach und damit auch billig. Die 3 beweglichen Teile, die der Zweitaktmotor pro Zylinder hat, sind entsprechend groß dimensioniert und robust gehalten, sodaß eine lange Lebensdauer gewährleistet wird. Das Öffnen und Schließen der Kanäle erfolgt durch den Kolben selbst, und es werden - daher der Name - nur zwei Takte für einen Arbeitsgang, d. i. eine Kurbelwellen-Umdrehung, benötigt, da sich die Gasfüllungs- und Entleerungsvorgänge zu gleicher Zeit immer oberhalb und unterhalb des Kolbens abspielen. Bei jeder oberen Stellung des Kolbens befindet sich im Zylinder ein verbrennungsfähiges Gemisch und erfolgt eine Explosion. Der Kolben wird also bei jeder Umdrehung beschleunigt. Der Viertaktmotor dagegen benötigt für Füllung und Entleerung des Zylinders den doppelten Kolbenweg, wodurch erst bei jeder zweiten Umdrehung ein Kraftimpuls erfolgen kann. Aus der Eigenart des Zweitaktsystems ergibt sich demnach die Überlegenheit des Zweitakters, nicht nur durch eine regelmäßigere und stoßfreie Kraftabgabe, sondern auch durch eine wesentlich höhere Leistung. Dies äußert sich im Fahrbetrieb besonders fühlbar in der für den Zweitakter sprichwörtlichen Bergfreudigkeit, in seinem überlegenen Anzugs- und Beschleunigungsvermögen und in seiner wesentlich höheren Gesamtleistung gegenüber Viertaktmotoren gleichen Zylinderinhalts. In der Leistungscharakteristik kommt ein Zweizylinder-Zweitakt einem Vierzylinder-Viertakt und ein Vierzylinder-Zweitakt einem Achtzylinder-Viertakt gleich.

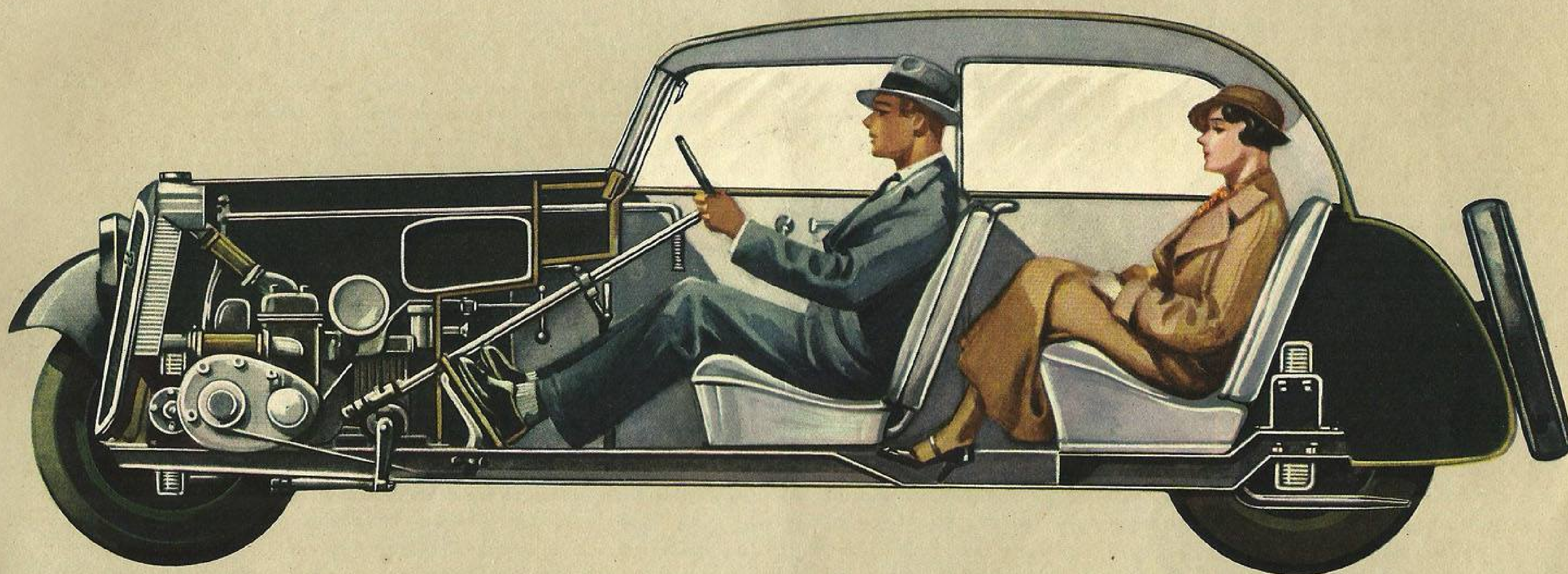
Merkwürdigerweise ist noch vielfach die Ansicht verbreitet, daß Zweitaktmotoren mit höherer Umdrehungszahl arbeiten würden - hochtouriger seien - als Viertaktmotoren und deshalb höher beansprucht würden. Diese Ansicht ist durchaus falsch. DKW-Zweitaktmotoren haben durchaus keine höhere Umdrehungszahl als moderne Viertaktmotoren, es ist lediglich die schnellere Zündfolge der Zweitaktmotoren, die hier eine akustische Täuschung hervorruft. Selbstverständlich bedeutet aber diese schnellere Zündfolge keine höhere Beanspruchung der Maschine, die ja von vornherein für die Eigenart des Zweitakters konstruiert ist.

Ist deshalb der Zweitakter schon durch seine wesentlich höhere Leistung die gegebene Kraftquelle insbesondere für den leichten Wagen, so besitzt er dazu doch auch überlegene Wirtschaftlichkeit, seit DKW bei seinen Motorrädern und Frontwagen den durch in- und ausländische Patente geschützten Zweitaktmotor mit Umkehrspülung, System Schnürle, verwendet.

Die DKW-Zweitaktmotoren mit Umkehrspülung, wie sie für die DKW-Frontmodelle Verwendung finden, haben einen Kraftstoffverbrauch von nur ca. 6 bis 7 Liter auf 100 km, eine Sparsamkeit im Betrieb, die keineswegs auf Kosten der Leistung geht, denn trotz dieses niedrigen Kraftstoffverbrauchs sind DKW-Frontwagen ja auch in der Leistung, in der Bergfreudigkeit und in der Reisegeschwindigkeit anderen Wagen ihrer Preisklasse weit überlegen.

Dazu kommt, daß die DKW-Zweitaktmotoren auch in der Pflege denkbar einfach und anspruchslos sind. Es gibt kein Nachstellen und Einschleifen von Ventilen, kein Erlahmen oder Brechen von Ventilfedern wie beim Viertaktmotor. Es ist nur notwendig, sich an die einfachen Betriebsvorschriften zu halten, und der DKW-Zweitaktmotor wird lange Zeit unermüdlich seine Dienste tun, allen Anforderungen gewachsen sein, ohne seinem Besitzer unliebsame Kosten zu verursachen.

Bedeutend höhere Leistung, überlegene Sparsamkeit im Betrieb, Einfachheit und damit erhöhte Betriebssicherheit, mühelose und billige Pflege, das sind die 1000fach bewiesenen Vorteile des DKW-Zweitaktmotors und einige der wichtigsten Gründe für die unbedingte Überlegenheit der DKW-Frontwagen.



Ein aufschlußreicher Querschnitt

Bitte beachten Sie bei diesem *Querschnitt durch die DKW-Meisterklasse* zuerst, wie vorbildlich bequem sowohl Fahrer als auch Mitfahrer darin sitzen; so kann man selbst bei langer Fahrt kaum müde werden. Wie Sie sehen, liegen sämtliche Sitze zwischen den Achsen — die ideale Anordnung, um angenehm zu fahren — dabei bleibt hinten ein außergewöhnlich großer Kofferraum. Die Beine des Fahrers sind im günstigsten Winkel gebeugt, sie werden auch bei langer Fahrt nicht müde. Schalthebel, Handbremse und Armaturenbrett liegen der rechten Hand möglichst nahe, alle Griffe sind leicht zu bedienen. Der Hebel für den kraftstoffsparenden Freilauf sitzt an der Steuersäule, er ist bequem ein- und auszuschalten. Im Vorderteil des Wagens sind Motor, Getriebe und Kupplung usw. klar, übersichtlich und leicht erreichbar angeordnet, darüber der große Kraftstoffbehälter, der 28 Liter faßt. In der Kraftstoffleitung zum Vergaser liegt ein Dreiwegehahn mit Reservestellung. Vorne und hinten sehen Sie die Öldruck-Stoßdämpfer, die für weiches und erschütterungsfreies Fahren bürgen. Bemerkenswert sind auch die breiten Seitenfenster, die ein ungewöhnlich großes Blickfeld, auch von den hinteren Sitzen aus, gewähren. Und nun betrachten Sie bitte den Wagen noch als Ganzes - gibt nicht schon die langgestreckte, fließende Form den unbedingten Eindruck hoher Schnelligkeit und absoluter Sicherheit?

Interessante Einzelheiten über den technischen Aufbau der DKW-Frontwagen

Auch das Fahrgestell des DKW-Frontwagens weicht von der traditionellen Bauart ab. Die hier neu eingeschlagenen Wege haben in jahrelangen härtesten Zerreißproben völlige Sicherheit und Zuverlässigkeit bewiesen.

Die DKW-Frontwagen besitzen einen Stahlblechrahmen mit eng zusammenliegenden Längsträgern von besonderer Zähigkeit. Die Karosserie ist aus Spezialsperrholz gebaut, das ja schon seit langem für die höchstbeanspruchte Zelle im Boots- und Flugzeugbau Verwendung findet. Diese Bauart bringt vor allem Gewichtsersparnis gegenüber der Metallkarosserie und außerordentlich hohe Geräuschdämpfung. Reparaturen sind schnell und billig durchzuführen. Die Spezialbespannung der DKW-Karosserie bedeutet einen weiteren wichtigen Vorteil, da sie eine wesentlich geringere Wetterempfindlichkeit besitzt als die Lackierung.

Durch den billigeren Vorrichtungsbau dieser Konstruktion ist es viel leichter möglich, allen Wünschen in Formgebung und Gestaltung Rechnung zu tragen und so bei niedrigem Preis immer eine moderne Form nach den neuesten Geschmacksrichtlinien zu schaffen. Nicht ohne Grund besitzen deshalb auch DKW-Frontwagen schon in ihrer äußeren Linie eine so auffallende Eleganz. Daß diese DKW-Spezialkarosserie auch eine besonders hohe Festigkeit und Sicherheit besitzt, haben wir schon früher erwähnt.

Einen besonderen Hinweis verdient noch die ideale raumsparende Anordnung des Frontantriebs — Motor, Kupplung, Getriebe und Differential in einem Block vorn an leicht zugänglicher Stelle zusammengefaßt. Das bringt folgende wesentliche Vorteile:

1.) Die lange Kardanwelle fällt weg, damit wird Gewicht erspart, ebenso werden Kraftverluste bei der Kraftübertragung sowie eine Reihe von Störungsmöglichkeiten vermieden.

2.) Der Nutzraum des Wagens, d. h. die Bequemlichkeit für die Insassen wird wesentlich verbessert, der Schwerpunkt des ganzen Fahrzeugs kann tiefer gelegt und damit eine besonders gute Straßenlage und hohe Fahrsicherheit erzielt werden.

3.) Der Frontantrieb gibt Ihnen den Wagen sozusagen „direkt in die Hand". Der Wagen läßt sich besonders leicht steuern, auch Kurven fahren Sie sicher in hohem Tempo, nasse und vereiste Straßen verlieren ihre Schrecken, der Reisedurchschnitt wird so hoch, wie sonst nur bei weit stärkeren Wagen, und das alles bei einem Verbrauch von nur ca. 6 Liter Kraftstoff auf 100 km.

Ebenso ideal ist auch die Querfederung der DKW-Frontwagen, die Ihnen ein angenehmes Fahren sichert, die in den Kurven schwungausgleichend wirkt und Sie ohne wesentliche Erschütterung in scharfem Tempo selbst über sehr schlechte Straßen fahren läßt, da bei einer Vertiefung oder Erhöhung nicht der ganze Wagen mitgeht, sondern nur das einzelne Rad sich den Bodenunebenheiten anpaßt.

Technische Daten der DKW-Automobile

Typenbezeichnung	Front-Limousine	Reichsklasse-Cabrio-Limousine	Front-Roadster-Cabrio	Meisterklasse-Cabrio-Limousine
Zylinderzahl	2	2	2	2
Bohrung und Hub mm	74x68	74x68	76x76	76x76
Hubraum ccm	580	580	684	684
Leistung (PS bei 3500 Umdr.)	18	18	20	20
Verdichtungsverh.	1:6	1:6	1:6	1:6
Motorart	Zweitakt mit Umkehrspülung		Zweitakt mit Umkehrspülung	
Kühlung	Thermosyphon — Wasserkühlung		Thermosyphon — Wasserkühlung	
Schnellstartvergaser	Solex	Solex	Solex	Solex
Elektrische Anlage	Dynastart	Dynastart	Dynastart	Dynastart
Getriebe	Dreigang	Dreigang	Dreigang mit Freilauf	
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad		Mehrscheibenkupplung im Ölbad	
Schaltung	Am Armaturenbrett		Am Armaturenbrett	
Antriebsart	Frontantrieb		Frontantrieb	
Lenkung	Schneckenlenkung		Schneckenlenkung	
Vorderachse	Achslos aufgehängte Räder		Achslos aufgehängte Räder	
Hinterachse	Achslos aufgehängte Räder		Achslos aufgehängte Räder	
Achsuntersetzung	1:6,5	1:6,5	1:6,1	1:6,1
Rahmenart	Hilfsrahmen mit selbsttrag. Karosse		Hilfsrahmen mit selbsttrag. Karosse	
Federung vorn	Querfeder	Querfeder	Querfeder	Querfeder
Federung hinten	Querfeder	Querfeder	Querfeder	Querfeder
Bremssystem	Mechanische Vierradbremse		Mechanische Vierradbremse	
Schmierung	Hochdruckschmierung		Eindruckzentralschmierung	
Radstand mm	2600	2600	2600	2610
Spurweite vorn mm	1100	1100	1100	1100
Spurweite hinten mm	1100	1100	1100	1130
Gesamtbreite mm	1360	1360	1360	1400
Gesamtlänge mm	3600	3600	3600	3950
Gesamthöhe mm	1460	1460	1460	1460
Sitzzahl	4	4	2 und 2 Gastsitze	4
Bereifung	4,00—19	4,00—19	4,00—19	4,50—17 Typ Aero
Wagengewicht etwa kg	650	650	680	750
Tankinhalt Liter	28	28	28	28
Höchstgeschwindigkeit Stunden-Kilometer	etwa 80—85	etwa 80—85	etwa 85—90	etwa 85—90
Karosserie	Limousine	Cabrio-Limousine	Roadster-Cabrio	Cabrio-Limousine

Änderungen vorbehalten

Berlin-Paris = 25 Mark —

das klingt wie ein Märchen, ist aber angenehme Wirklichkeit, denn es ist eine erprobte Tatsache, daß ein DKW-Front nur etwa 6 Liter Kraftstoff auf 100 km bei einer Fahrt mit vier Personen braucht. Auf die Person umgerechnet würde also die Fahrt Berlin-Paris nur etwa 6-7 Mark kosten — Gepäck frei. Bitte überzeugen Sie sich selbst auf der nebenstehenden Karte, für wie wenig Geld ein DKW-Front vier Personen fährt. Das kann nur Ihr DKW-Front, der wirtschaftlichste Wagen der Welt.



Die Presse über DKW-Front:

Technische Daten:

Motor: Zweizylinder-Zweitakt, Dreikanalsystem mit Umkehrspülung, Hubraum 580 ccm, Leistung 18 PS bei 3500 Umdr. pro Minute, Verdichtungsverhältnis 1:6, Schmierung durch Oelbeimischung zum Brennstoff, Elektrische Ausrüstung: Luma-Lichtanlasser und Batteriezündung.

Kupplung: Mehrscheibenkupplung in Oel laufend.

Getriebe: Dreigängig, Uebersetzungen 1:1; 1:1,69; 1:3,15.

Achsantrieb: Vorn durch Stirnräder, mit dem Getriebe zu einem Block vereinigt, Uebersetzung 1:6,5.

Radaufhängung: Einzeln zwischen querstehenden parallelen Blattfedern.

Lenkung: Durch Schnecke mit geteilter Spurstange.

Rahmen: Schmaler Träger aus U-Profilen zur Versteifung des selbsttragenden Sperrholzwagenkastens.

Radstand: 2600 mm. — Spurbreite: 1100 mm. — Bereifung: 4,00×19.

Höchstgeschwindigkeit: 80 km/Std. — Gewicht: 650 kg.

Brennstoffverbrauch: 6,5 Liter je 100 km einschl. Oel.

Preis: Sperrholzlimousine RM 1865.

Jedesmal wieder, wenn man in einem kleinen DKW sitzt, wird die Fahrt zu einem neuen Erlebnis. Vielleicht vermag jemand, der nicht täglich gezwungen ist, andere Wagen jeder Art — kleine und große — zu fahren, das folgende gar nicht nachzufühlen: Man kann fast jeden Wagen, den man fährt, mit irgendeinem anderen vergleichen, ihn besser oder ihn schlechter finden, jedenfalls eine Artzugehörigkeit feststellen. Der kleine DKW aber ist einer von den ganz Wenigen, bei dem man das nicht kann. Man hat — als Ingenieur — jedesmal wieder das Gefühl der Einmaligkeit, der technischen Inspiration und absoluten Geschlossenheit der Schöpfung.

Es ist mit diesem Urteil nichts Hochtrabendes gemeint. Es soll auch nicht etwa der Anschein erweckt werden, als sei hier von einem Genie aus dem Handgelenk etwas hingeschüttelt worden, sondern wir alle kennen ja die Entwicklungsgeschichte des kleinen DKW, wissen, daß er einst vor vielen Jahren mit Schmerzen geboren wurde und gar keine leichte Kindheit durchzumachen hatte. Wir wissen aber auch, daß er mit unendlicher Zähigkeit und Arbeit, ohne einen Augenblick den Grundgedanken aufzugeben, durchgehalten und entwickelt wurde. So kamen allmählich zu der Grundidee des Zweitaktmotors, des Vorderradantriebs, der unabhängigen Radaufhängung und der selbsttragenden Sperrholzkarosserie der für einen Kleinwagen außergewöhnlich lange Radstand (der das Geheimnis seiner guten Fahreigenschaft und seines Komforts ist), die ausgeglichene Federung, der verwindungssteife Schmalrahmen, der den Wagenkasten unterstützt und die großen Kräfte der achslosen Radaufhängung aufnimmt, und schließlich, als schon alles fertig schien, die Umkehrspülung hinzu.

Wo gibt es noch einen Wagen, an dem, nachdem im Laufe einer kurzen Entwicklungszeit die Probleme seiner Eigenart erforscht waren, so wenig Evolution erforderlich wurde. So, wie der kleine DKW heute vor uns steht, kennen wir ihn seit Jahren, unverändert, und wenn man uns auffordern würde, irgendeine Verbesserung oder Veränderung vorzuschlagen, dann wüßten wir nicht, was wir sagen sollten.

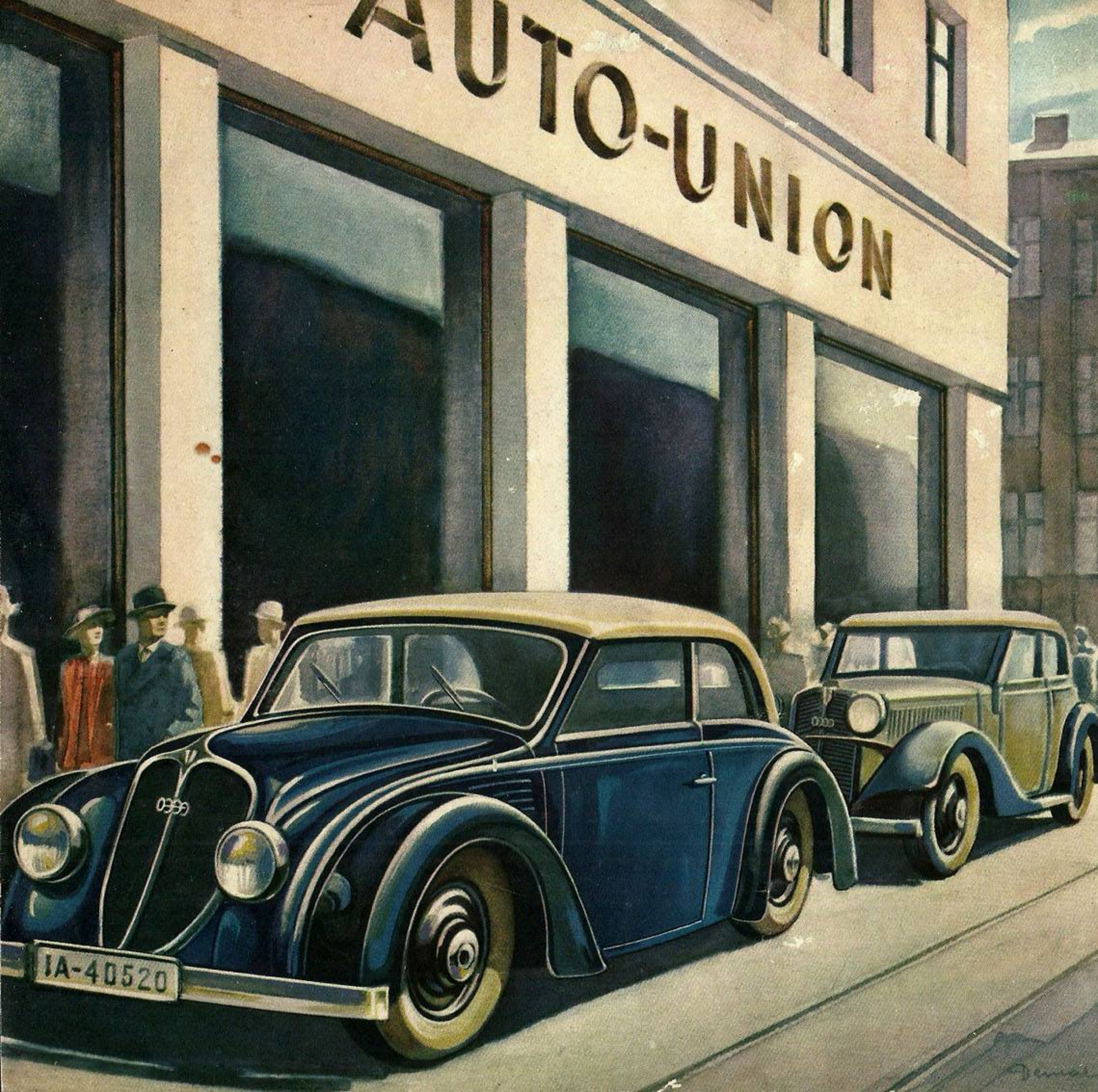
Vielleicht ist es die Einfachheit der Maschinenanlage, die für einen Kleinwagen keinen Wunsch aufkommen läßt. Oder die wundervolle Startbereitschaft und Bedürfnislosigkeit des Zweitaktsystems. Oder die leichte, gutübersetzte Schaltung. Aber das ist es nicht allein. Es kommen hierzu das Sicherheitsgefühl der besonders tiefen Schwerpunktlage, die Lenkung, die spielend leicht geht und doch bei keiner noch so schlechten oder welligen Straße zu flattern beginnt, die stoffbespannte Holzkarosserie, die nicht quietscht oder klappert, der große Gepäckraum, der sich — jetzt von innen zugänglich — durch den langen Radstand harmonisch in die Wagenform einfügt, die für einen so billigen und so kleinen Wagen ausreichenden Sitzverhältnisse und die keinen Geschmack verletzende ruhige Ausstattung mit allem, was man unbedingt benötigt.

Weil der kleine DKW-Wagen so geschlossen in seiner technischen Harmonie ist, verstummen ihm gegenüber alle, die irgendeinem in ihm verankerten Konstruktionsgedanken mißtrauisch gegenüberstehen. Wer käme bei dem kleinen DKW auf den Gedanken, an dem Vorderradantrieb herumzumäkeln, da er doch jeden Berg wie seine besten Kollegen vom Hinterradantrieb bezwingt und man die schärfsten Kurven wie mit dem Lineal nehmen kann? Wer würde bei dem kleinen DKW etwas gegen den Zweitaktmotor sagen, nachdem die Umkehrspülung nicht nur einen ruhigen Leerlauf, sondern auch eine Wirtschaftlichkeit erreicht hat, die man ihm schwer nachmacht? Wo gibt es denn noch einen viersitzigen Kleinwagen dieses Sitzkomforts, mit dem man bei einer Spitzengeschwindigkeit von (genau abgestoppten) 80 km/Std. und einem Reisedurchschnitt von etwa 60 km/Std. einen Brennstoffverbrauch von nur 6,5 Liter je 100 km (einschl. Oel) hat?

Warum der Wagen von der AAZ geprüft wurde, wo er doch nichts Neues an sich hat, was man den Lesern vorstellen könnte? Weil man den deutschen Kraftfahrern immer wieder sagen soll, daß — für den Gesichtspunkt des Kleinwagens — hier in dem kleinen DKW in ganz seltener Harmonie alles das vereinigt ist, was der deutschen Konstruktionsschule den Führeranspruch in der Welt zurückgegeben hat.

P. C.

Allgemeine Automobil-Zeitung Nr. 40 vom 6. Oktober 1934



Die DKW-Front-Parade ist zu Ende

Unter den Wagen, die an Ihnen vorbeidefilierten, ist bestimmt auch der DKW Front, der Sie um wenig Geld sicher, schnell und bequem überall hinfahren wird. — Wünschen Sie noch ein Mehr an Komfort, Schnelligkeit und Repräsentation, so lassen Sie sich die DKW-Sonderklasse oder die bahnbrechende DKW-Schwebeklasse in Stromlinienform, die Sie auf nebenstehendem Bilde im Vordergrund sehen, vorführen. — Welches DKW-Modell Sie aber auch wählen, immer werden Sie damit den Wagen erwerben, der selbst Ihre anspruchsvollsten Wünsche erfüllt.

D2047 (113475) CARL WERNER, REICHENBACH i.V